

L'HÀBITAT URBÀ A BARCELONA

Memòria 2013

Consell Consultiu d'Hàbitat Urbà

Introducció

El Consell Consultiu d'Hàbitat Urbà

Mitjançant Decret d'Alcaldia de 8 de novembre de 2011, es creà el Consell Consultiu de l'Hàbitat Urbà com a òrgan col·legiat assessor, constituït per persones expertes de l'àmbit professional, acadèmic i científic que aporten la seva opinió qualificada.

La seva existència respon a la voluntat de l'ajuntament de disposar de mecanismes actius per escoltar i interactuar de forma permanent amb els col·legis professionals i els experts, i de potenciar l'esperit crític i el debat constructiu sobre la ciutat, amb la màxima transparència.

Les funcions del Consell són assessorar el govern municipal sobre les grans qüestions de les polítiques i les línies estratègiques de l'acció municipal en l'àmbit de l'arquitectura, el disseny, la sostenibilitat, el medi ambient, el paisatge, les infraestructures i les tecnologies de la informació i la comunicació, que configuren la intervenció sobre l'hàbitat urbà. També pot proposar mesures d'actuació per al foment, l'educació i la recerca referides a l'hàbitat urbà, així com donar l'opinió i elaborar dictàmens sobre temes relatius a les matèries esmentades, a petició de l'Alcaldia. Finalment, ha d'elaborar una memòria anual sobre l'hàbitat urbà i les actuacions més destacades que s'hagin realitzat en aquest camp a la ciutat de Barcelona.

El Consell es va constituir el 2 de novembre de 2011 i va iniciar la seva activitat l'any 2012. A partir de l'experiència del primer any, enguany s'han introduït canvis significatius en el seu funcionament. Per una banda, s'ha ampliat el comitè executiu, en el qual, a més del president i vicepresidents, es pot convidar fins a 5 vocals del CCHU, i s'ha incrementat la freqüència de les seves reunions. D'aquesta manera es potencia el comitè executiu per tal que esdevingui un grup de treball permanent. D'altra banda, s'ha reduït la freqüència de les sessions plenàries del Consell. Enguany s'han celebrat 3 sessions plenàries i 12 reunions del comitè executiu.

En aquest context es presenta la present memòria, que té per objectius apuntar els aspectes més significatius de l'actuació en l'àmbit d'Hàbitat Urbà durant l'any 2013 i donar compte de les aportacions fetes pel Consell Consultiu d'Hàbitat Urbà.

Els objectius i estratègies d'Hàbitat Urbà per a Barcelona

Les polítiques de l'Ajuntament de Barcelona proposen una ciutat pensada per a les persones com a eix prioritari, i contempen globalment els diferents elements que configuren l'hàbitat urbà, que és l'hàbitat humà.

La gran àrea de govern d'Hàbitat Urbà, on conflueixen l'urbanisme, les infraestructures, l'habitatge, el medi ambient i els sistemes d'informació i telecomunicació és un espai d'acció transversal que té per objectiu que Barcelona esdevingui una ciutat autosuficient, de barris productius de velocitat humana, en el si d'una metròpolis hiperconnectada i d'emissions zero.

Al llarg de la història la ciutat s'ha adaptat a la manera de viure de les persones. Avui la ciutat aborda nous reptes en un hàbitat que s'està modificant significativament de la mà de les tecnologies de la informació i la comunicació. Per això l'Ajuntament fa projectes per a una ciutat intel·ligent i autosuficient, sempre pensada per a les persones.

En els propers anys definirem com serà la ciutat de les TICs, a través de projectes innovadors que ens permetran aportar nous valors als teixits actuals, sobreposant sistemes a la ciutat actual. La creació de xarxes distributives d'intercanvi local i amb connexió metropolitana i global serà una de les claus per a que Barcelona avanci en aquest camí proposant projectes pilot i model. Des d'Hàbitat Urbà s'impulsa conjuntament amb altres ciutats el projecte del City Protocol que treballa sobre l'anatomia de la ciutat i del seu hàbitat proporcionant un llenguatge global comú, amb el qual ha de ser possible definir solucions estàndard per a totes les ciutats del món.

Un dels grans reptes de Barcelona és el d'esdevenir autosuficient energèticament i ser una de les primeres ciutats d'emissions zero. Per aquest motiu, des de la ciutat es treballa en diverses iniciatives en l'aprofitament dels recursos naturals, en el reciclatge de fons energètiques i en la captació d'energia. La xarxa District Heating ja en funcionament en el barri del Poblenou – 22@ i a la Zona Franca n'és un primer exemple. Ara, des d'Hàbitat Urbà, s'està treballant en propostes d'illes d'usos mixtes i edificis autosuficients energèticament que aviat seran una realitat.

Barcelona ha de produir a nivell local, a través de la innovació tecnològica i amb la gestió dels recursos propis. Els barris de la ciutat no s'han d'especialitzar en la residència o en la producció industrial: avui podem dissenyar espais densos i complexos on allotjar totes les activitats urbanes compatibles. En aquest sentit, des d'Hàbitat Urbà es proposa una xarxa d'espai de creació i formació, Ateneus de Fabricació públics, vinculats a les noves tecnologies i, en especial, a la fabricació digital en 3D, on ciutadans individuals, però també entitats, universitats i empreses puguin implicar-se en un laboratori de creació digital, un taller equipat amb programari i màquines de fabricació que permetin a tota la comunitat convertir les seves idees i conceptes en productes físics útils per a la societat.

El dret a l'habitatge es materialitza en l'impuls a la construcció d'habitatge assequible per a tots els ciutadans. La construcció d'un parc d'habitatge de lloguer suficient per a les necessitats socials de Barcelona és un element indispensable per a la cohesió i l'equilibri dels diferents barris de la ciutat. Cal actuar en projectes de regeneració dels barris de Barcelona, aportant més mixticitat als usos estrictament residencials. Els carrers de la ciutat han de ser cada dia més complexos i han d'equilibrar els usos propis de mobilitat amb les condicions més urbanes del passeig, del comerç i de l'activitat social i econòmica en general. Avui ens trobem en un procés de redefinició dels grans eixos urbans tradicionals per convertir-los en noves vies cíviques que siguin compatibles amb la mobilitat. La Sagrera, Glòries o el Morrot són grans projectes de nova centralitat que tenen un fort impacte i relació amb la metròpolis. Aquests projectes reforcen la idea de ciutat policèntrica i enllacen la ciutat dels barris amb la gran Barcelona metropolitana

El vehicle elèctric està revolucionant la indústria i revolucionarà la ciutat. Barcelona treballa en una nova mobilitat sostenible, d'acord amb les noves tecnologies, i més responsable amb les persones i el seu hàbitat. Per això s'impulsa la creació de noves xarxes pel transport públic i punts de recàrrega urbana elèctrica pel transport privat que ajudin a fer evolucionar ràpidament cap a la motorització elèctrica dels vehicles. Les noves flotes de vehicles de transports públics, com per exemple busos o taxis de motor elèctric, són un exemple magnífic d'aquesta línia on conflueix l'hàbitat urbà, la sostenibilitat i la tecnologia amb el disseny.

Avui, quan parlem de natura a la ciutat, comprenem que ens estem referint a una infraestructura verda que dona a la ciutat certs serveis ecosistèmics que només ella és capaç de brindar. Els projectes han d'entendre la natura com un valor indispensable per a millorar la qualitat de vida de les persones que habiten a la ciutat i a la metròpoli de Barcelona, i com una xarxa amb capacitat d'integrar el territori als espais urbans. El disseny dels elements urbans i dels elements naturals s'han d'equilibrar i pensar conjuntament. La ciutat toca els seus contorns naturals: la serra de Collserola, el mar, els rius i els integra a la lògica dels carrers i places de la ciutat amb total naturalitat. La serralada de Collserola per exemple difumina els seus límits, els rius Besòs i Llobregat esdevenen veritables corredors biològics integrats a la ciutat i els Turons a Barcelona són espais d'oportunitat que ens han d'apropar a la diversitat i els ecosistemes al medi urbà.

La posició geogràfica de Barcelona en el nord-oest del Mediterrani i la confluència física de les infraestructures de l'aeroport, el port i dels polígons industrials relacionats amb la logística fan que Barcelona gaudeixi d'una avantatge per a les interconnexions de mercaderies en un punt estratègic de les rutes de mercaderies i d'intercanvi logístic globals que representa una de les claus del futur. Els projectes logístics i d'infraestructures en l'àrea del Port i de l'Aeroport tenen una escala territorial mundial que consolida Barcelona i la defineix com ciutat d'oportunitats internacionals a curt i mig termini.

Les aportacions del Consell Consultiu d'Hàbitat Urbà

El Consell Consultiu de l'Hàbitat Urbà centra la seva activitat en les grans qüestions de les polítiques i les línies estratègiques de l'acció municipal en l'àmbit de l'Hàbitat Urbà.

Enguany el Consell s'ha ocupat específicament de 5 temes principals:

La remodelació de la plaça de les Glòries

Es proposa com a nou espai central amb identitat pròpia per a l'àrea metropolitana de Barcelona. És fruit d'una reivindicació històrica i serà un important eix articulador, a més d'esdevenir una gran oportunitat per la millora de la qualitat urbana de la ciutat. Es tracta de repensar i donar resposta a la suma d'un conjunt d'actuacions i iniciatives públiques i privades amb un projecte coherent i de qualitat. Ha de ser un projecte urbanístic realment del segle XXI, realitzat amb la participació activa dels veïns i de les entitats socials, que incorpori criteris de ciutat intel·ligent i sostenibilitat, particularment pel que fa a mobilitat i renaturalització. La transformació ha de generar un nou epicentre cultural, social, econòmic i turístic.

El CCHU va aportar criteris per a les bases dels concursos, i alguns dels consellers han format part del jurat. Sobre aquest procés, el CCHU mostra la seva satisfacció, en primer lloc, pel mateix fet que s'hagi desencallat una situació estancada des de fa anys, però també perquè s'ha fet amb un procés participatiu important i a través d'un concurs exemplar. Igualment, resulta destacable que el jurat hagi arribat a un acord per unanimitat.

El resultat obre a Barcelona una nova manera d'entendre la urbanització de l'espai públic endolcint-lo i incorporant el paisatgisme per construir espais pels ciutadans i al temps propis d'una gran capitalitat. Amb aquest projecte Barcelona pot esdevenir capdavantera en la construcció de l'espai públic recuperant la idea d'espai públic tradicional, i incorporant la capacitat que tenen els grans nodes de relació per facilitar la interacció ciutadana i de grans esdeveniments de masses amb criteris de sostenibilitat.

El CCHU no dóna aquest tema per tancat, sinó que es proposa treballar-lo des de noves perspectives, tot acompanyant la gestió del pla de transformació, que es considera una part molt important del procés.

El vehicle elèctric, transformant Barcelona

Una de les línies estratègiques de l'ajuntament és *"Convertir el Vehicle Elèctric en el model de transport individual i col·lectiu, públic i privat, de referència de Barcelona"*.

La mobilitat elèctrica és una línia d'innovació a escala global que en el mig i llarg termini ens beneficiarà a tots amb una reducció de les emissions contaminants, millora de la qualitat ambiental, reducció de la contaminació acústica i l'impuls d'una nova

indústria. Segons un estudi de la International Energy Agency, a partir del 2015, el combinat de vehicle elèctric, híbrid i híbrid recarregable, anirà desplaçant al vehicle dièsel i benzina. Barcelona esta ja en el top 10 de les EVs cities encara que amb valors absoluts molt baixos: 49 vehicles elèctrics per cada 100mil vehicles registrats a Barcelona. Rotterdam és la primera ciutat del món, amb 532.

Per dur a terme aquesta estratègia, s'ha creat un Marc Municipal del VE per la coordinació del programa "Live, plug in Barcelona".

Una de les línies d'actuació mes immediata és promoure la introducció de VE tant en flotes publiques com privades:

- Transport públic elèctric (Bus i Taxi)
- Sistemes avançats de vehicle compartit
- Transformació de companyies car-rental
- Projectes de turisme amb Mobilitat Sostenible
- Distribuïdors de bens i menjars a domicili

A 2013, hi ha 268 vehicles públics i 209 privats

Un altre element clau es el suport i dinamització del sector privat en la estratègia d'implantació de les infraestructures de recàrrega d'accés públic i ús privat. Més de 240 punts, hores d'ara.

El repte principal és la manca d'interès dels ciutadans pel VE motivada per varies raons: cost d'adquisició elevat, tecnologia desconeguda, manca d'infraestructura de recàrrega, autonomia insuficient, prestacions limitades, fiabilitat no contrastada. En sentit contrari, un dels factors a favor, és l'aposta decidida de la indústria de l'automòbil, tant amb el vehicle elèctric com amb el cotxe connectat, que esdevindran canvis importants en els models d'ús del cotxes i de l'experiència de la conducció.

"El vehicle elèctric, la mobilitat elèctrica, esdevindrà una nova cultura de la ciutat, un transformador i agent de canvi del metabolisme urbà"

El CCHU considera l'estratègia de l'ajuntament ben enfocada i recolza el seu desenvolupament.

La reforma de l'avinguda Diagonal

En el marc de l'ordre geomètric de la singular morfologia de l'Eixample de Barcelona, es planteja la necessitat d'una prèvia visió de l'ordenació de la mobilitat pública i privada en aquell, per poder establir una jerarquia i tipus de vies que haurien de condicionar el nou disseny de l'Avinguda.

La reforma hauria de posar per tant l'atenció no solament en el tronc central, com també en les entregues dels carrers transversals, així com en els espais singulars a l'Avinguda,

producte de la geometria de l'Eixample, en els edificis patrimonials i en els elements específics pròxims.

La parcial reforma ja enunciada hauria de ser una primera fase d'un projecte integral a més llarg termini, i per tant coherent amb el model final i el seu desenvolupament en el temps.

També hauria de prestar atenció tant als aspectes tecnològics implicats (transport públic d'alta capacitat electrificat, senyalització, enllumenat, parades del transport, etc.) com a la qüestió de la vegetació existent o de nova plantació (especie vegetals, grandària dels escocells, sistema de rec, qualitat dels terres, etc.).

Finalment, el seu disseny haurà de respondre al repte de fer un espai representatiu del nostre temps.

El Pla Director Urbanístic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) i la Llei Metropolitana preveuen la redacció del Pla Director Urbanístic de l'Àrea Metropolitana (PDU i d'un Pla General d'Ordenació Urbana (POUM) de conjunt dels 36 municipis que la configuren.

D'acord amb la legislació vigent, el PDU haurà de centrar les seves determinacions, si més no, en els sistemes d'infraestructura de la mobilitat, dels espais oberts i dels assentaments, a la seva escala geogràfica i amb les disposicions normatives i de programació i gestió corresponents.

Donat que la "ciutat real", amb seguretat, va més enllà de l'àmbit geogràfic determinat, sembla imprescindible una visió territorial més ampla, en funció de cadascuna de les variables a considerar, tot i la concreció de les seves determinacions en l'àmbit establert.

Tot i la coincidència de l'àmbit territorial del PDU i del POUM, s'ha d'entendre la substancial diferència de contingut entre ells. El primer ha de tenir el caràcter d'un pla d'estructura metropolitana, mentre que el previst POUM, com a desenvolupament d'aquell, hauria d'abordar l'ordenació urbana del conjunt dels 36 municipis.

Atesa la previsible dificultat tècnica i política de la seva elaboració i aprovació, hom pensa en la possibilitat de la seva configuració com a un conjunt de plans intermunicipals, sobre les unitats funcionals existents al territori, més pròxims als seus propis ciutadans i als governs locals.

La transformació de l'entorn de l'estació ferroviària del Morrot

La façana marítima de Barcelona s'ha transformat extraordinàriament durant les últimes dècades; infraestructures i usos obsolets han estat substituïts des de mitjans dels anys

vuitanta per activitats de més valor afegit, edificis d'oficines i seus emblemàtiques de grans empreses, equipaments públics, hotels i centres de convencions, centres comercials i de lleure, que han enriquit la base econòmica de ciutat i l'atractiu turístic, al mateix temps que han millorat la qualitat de l'espai públic, integrant la costa i les platges amb la ciutat.

El procés de transformació del litoral de Barcelona ha estat facilitada per diferents plans urbanístics i visions territorials, des del Pla General Metropolità del 1976 a plans indicatius o de caràcter més estratègic, com el Pla de Costes, els plans estratègics de Barcelona i del Port de Barcelona, i els projectes vinculats als Jocs Olímpics del 1992, Port 2000, o el Fòrum de les Cultures 2004 al Besòs, així com per projectes d'infraestructures de sanejament i obres marítimes, col·lectors, grans depuradores i emissaris submarins, espigons i dics submergits per defensar la sorra de les platges dels temporals de Llevant.

Resten encara zones del litoral de Barcelona pendents de ser renovades: l'entorn del Besòs i la connexió amb Sant Adrià i Badalona, cap a Montgat i la resta del Maresme, l'entorn de l'estació de França (que quan entri en servei l'estació de La Sagrera perdrà la seva funcionalitat), la zona al voltant de Colom i el Moll de la Fusta (on s'ubiquen grans edificis públics de l'Estat que podrien desplaçar-se a d'altres emplaçaments més convenients) i l'entorn de l'estació ferroviària de mercaderies del Morrot (mal emplaçada, i que serà del tot prescindible després de la construcció de la connexió ferroviària al Port per l'antiga llera del Llobregat i de les noves terminals ferroviàries associades).

La transformació de l'entorn de l'estació ferroviària del Morrot permetria crear un pol de desenvolupament econòmic vinculat al port de Barcelona i a la ciutat, on podrien ubicar-se equipaments, empreses de serveis i centres productius basats en activitats marítimes i logístiques, connectant l'avinguda Paral·lel amb la Zona Franca i el vessant marítim de la muntanya de Montjuïc i el castell.

Reptes. Mirant el futur

De cara a definir el pla de treball de 2014, el comitè executiu del CCHU ha identificat 11 temes emergents que proposa que siguin abordats pel Consell. Alguns d'aquests temes han estat proposats pel govern municipal, mentre que d'altres sorgeixen de la inquietud dels membres del Consell.

Temes emergents

1: Besòs, central tèrmica i tram litoral del port Fòrum al port de Badalona

S'està fent una nova diagnosi estratègica sobre l'àmbit que conforma el territori Besòs partint de la premissa que la crisi econòmica ha canviat el context econòmic i social, l'escenari polític i les derives en les lògiques urbanes d'aquest territori. En la zona de les Tèrmiques està en procés la Modificació de Pla General Metropolità, consensuat entre els propietaris i l'administració, incorporant les determinacions resultants del procés de participació ciutadana; i també l'estudi de l'ordenació general amb les possibles tipologies i usos del front marítim i el càlcul dels costos i beneficis de l'operació urbanística. El Port Fòrum, el Parc del Fòrum, les platges i la comunicació del front litoral són d'altres temes a estudiar dins d'aquest àmbit.

2: Superilles

Vivim en un món canviant que ens fa replantejar com han de ser les ciutats. Partint de l'objectiu de fer una ciutat millor per a les persones, cal regenerar la ciutat amb una visió a escala humana. La morfologia de Barcelona està molt marcada pel Pla Cerdà, que articula una malla isòtropa de carrers que serveixen illes d'usos mixtes i concentren densitats residencials de les més altes d'Europa. El que ha canviat significativament és la manera com la gent utilitza la malla i com les rutines diàries influeixen en el metabolisme de la ciutat. La voluntat d'Habitat Urbà és posar en marxa un programa pilot de superilles, en les quals es proposa un canvi radical en la mobilitat, alliberant una gran part de l'espai urbà de cotxes, que es concentrarien només en els carrers exteriors, i pacificant els carrers interiors allotjant-hi nous usos cívics. Tanmateix, la intervenció inclou altres dimensions, des de la rehabilitació energètica i la inclusió d'energies renovables, a la renaturalització d'espais, passant per la implicació de la ciutadania en el desenvolupament de les pròpies iniciatives de millora del barri.

3: Renovació en el viari urbà: La rambla, Pere IV, Passeig de la Zona Franca, Rambla de Sants

Segons la visió d'Habitat Urbà, els carrers de la ciutat han de ser cada dia més complexos i han d'equilibrar els usos propis de mobilitat amb les condicions més urbanes del passeig, del comerç i de l'activitat social i econòmica en general. Avui ens trobem en un procés de redefinició dels grans eixos urbans tradicionals per convertir-los en noves vies cíviques que siguin compatibles amb la mobilitat.

Durant aquest últim període de treball del Consell s'han valorat i fet aportacions sobre els projectes elaborats per a vies importants com l'Av. Diagonal o Av. del Paral·lel. Enguany hem proposat per ser estudiats i valorats quatre eixos de vital importància per a la ciutat de Barcelona:

Pel que fa a **L'Eix de Pere IV** com artèria articuladora de les activitats d'una part substantiva del 22@ i en especial de la *Smart City*, considerem pertinent el seguiment dels treballs ja iniciats per projectes urbans amb l'objectiu d'aconseguir l'activació ciutadana i econòmica d'aquesta important artèria, valorant la possibilitat d'ubicar teixit residencial vinculat a les indústries o empreses que ja estan ubicades o es vagin ubicant en aquesta àrea.

Referent a **La Rambla** creiem que les actuacions que s'hauran de dur a terme afectaran principalment les activitats que s'hi desenvolupen i que en alguns casos malmeten el significat, històric i tradicional, d'un carrer que forma part en el món d'un imaginari global i molt específic de la ciutat de Barcelona. Es tracta de mantenir el caràcter tradicional i alhora cosmopolita d'aquest eix i no tractar-lo des d'un punt de vista merament turístic, tenint cura dels quioscs d'última generació sobre els quals l'opinió ciutadana és molt crítica.

Respecte a la **Rambla de Sants** i un cop assumida la intervenció de Sergi Gòdia, creiem que els treballs s'han d'encaminar cap a l'endolciment d'aquesta infraestructura fent-la compatible amb la vida de barri, estudiant amb cura el tractament de la coberta, les vores i l'entrega amb el teixit edificat.

Finalment, el **Passeig de la Zona de Franca**, el CCHU haurà d'abordar com transformar amb poca intervenció una via deshumanitzada, important per la seva vialitat però marginal en quant al seu tractament, per convertir-la en un eix cívic d'activitat en una zona de gran importància a la ciutat.

4: Bicing

El servei públic de lloguer de bicicletes convencionals (Bicing) ha tingut gran èxit a Barcelona. Potser pertoca fer-lo evolucionar perquè també sigui una peça del servei de transport públic (última milla capil·lar lligada a metro, tramvia i autobús, identificació cromàtica, etc.), amb bicicletes elèctriques adequades a totes les franges d'edat proveïdes de sistemes *smart* de gestió de moviments. També caldria regular-ne l'ús, més vinculat a vies segregades.

5: Terrats, celoberts i terrasses

Més de 600 ha de la superfície de BCN corresponen a terrats, la gran majoria reduïts a la condició de magatzem de desendreços. La recuperació dels terrats com a captadors d'aigua/energia i com a espais lúdics, horts urbans, cobertes verdes, etc. és molt

desitjable. La reconversió presenta aspectes urbanístics, normatius, estructurals i socioambientals que han de ser estudiats amb voluntat projectativa.

6: Noves tecnologies i ciutat intel·ligent

En els propers anys és clau definir com serà la ciutat de les TICs, a través de projectes innovadors que ens permetran aportar nous valors als teixits urbans, sobreposant sistemes a la ciutat actual. La creació de xarxes distributives d'intercanvi local i amb connexió metropolitana i global serà una de les claus per a que Barcelona avanci en aquest camí proposant projectes pilot i model. Les infraestructures de telecomunicacions i els sistemes de informació són tant rellevants per les ciutats com les xarxes de transport, l'enllumenat, l'habitatge, els parcs, l'urbanisme etc. Més enllà, formen part de cada un dels àmbits anteriors i no es poden dissociar. El CCHU es proposa, aquest any, aprofundir en l'estratègia de Barcelona en l'àmbit de la Ciutat Intel·ligent, per integrar aquesta visió de forma natural en qualsevol de les actuacions de l'Hàbitat Urbà.

7: Transformacions al Port

Els últims dos anys s'ha treballat sobre l'àmbit del Morrot, enfortint la comunicació i col·laboració entre l'Ajuntament de Barcelona i el Port. Posteriorment a la definició de continguts programàtics i en el seu encaix urbà, s'estan desenvolupant els primers encaixos d'ordenació i proposta més detallada a dur a terme en l'entorn Litoral-Morrot, ja que un dels reptes de futur és resoldre l'encontre ciutat-port. En paral·lel es continua treballant sobre l'encaix infraestructural (sobre tot en l'ampliació de la Ronda Litoral) i de serveis en l'àmbit en col·laboració amb el Ministeri de Foment.

8: Autosuficiència energètica

Un dels reptes que afronten les ciutats al segle XXI és resoldre les contradiccions que apareixen entre les aspiracions dels ciutadans (disposar de més comoditat, qualitat de vida i progrés econòmic) i la necessitat de reduir la petjada ecològica. Una ciutat autosuficient es aquella que produeix els recursos que necessita per funcionar. El nostre desafiament és mantenir o augmentar el nivell de benestar i reduir les desigualtats socials, alhora que es redueix l'impacte humà sobre el territori. El camí està en trobar solucions innovadores als problemes quotidians, ja sigui des del punt de vista social o dels recursos materials, i en especial per la gestió equilibrada de l'energia. Des d'Hàbitat Urbà treballem en la idea de fer una ciutat amb barris que han de ser regenerats amb l'objectiu de l'autosuficiència, i aquesta tasca precisa de projectes a diverses escales, que estaran definits per nous principis, sistemes i tecnologies.

9: Regeneració integral de barris degradats i habitatge social i assequible

L'habitatge és un dret constitucional bàsic i constitueix el quart pilar de l'Estat del Benestar. També és un dels principals factors de desigualtat social i alhora un dels principals salaris socials. La política d'habitatge ha de estar destinada a les persones ja

que es tracta d'una política d'alt contingut social. Cal potenciar noves fórmules que garanteixen el dret a l'allotjament a les persones més necessitades i amb alt risc d'exclusió social: Habitatges d'inclusió, reserves per a contingents especials, allotjaments socials... La construcció de nous habitatges és només una de les línies tradicionals de les polítiques d'habitatge. S'han de valorar totes aquelles polítiques que incideixen en l'estoc construït i en els recursos ja existents: rehabilitació, mobilització d'habitatges buits, ajuts al pagament de lloguers, estímuls al mercat de lloguer privat, incidència en les disfuncions del mercat lliure, suport i mesures en situació de risc... Cal fer una política activa de gestió de sòl i d'habitatge en la regeneració integral dels barris més degradats. La col·laboració amb el denominat tercer sector i amb el sector privat ha de ser un element clau de les polítiques d'habitatge i regeneració de les trames urbanes més deficientes.

10: Estació de França, Zoològic i Passatge Sabater Pi

L'any 2013 es va tancar el projecte executiu de l'obertura del parc de la Ciutadella des del carrer Wellington amb inici d'obres aquest 2014. En paral·lel s'han iniciat diversos estudis que ja es plantejaven en el Pla Mestre de 2012 del Zoo com l'obertura del Parc de la Ciutadella cap al parc de la Barceloneta, donant continuïtat pels vianants des del Passeig de Sant Joan cap al front Litoral i veure quin paper hi juga en un futur l'Estació de França, el seu entorn, la platja de vies i Circumval·lació.

11: Finançament i models de gestió

És convenient endegar una reflexió sobre el model de gestió de la ciutat que volem, i la seva sostenibilitat financera. Entre altres temes, sembla important pensar en el model de governança del port, aeroport i zona franca.

ANNEX: Activitat del Consell durant l'any 2013

Sessions Plenàries:

19.03.2013.- Aprovació dels canvis de composició i de règim de funcionament del Consell Consultiu d'Hàbitat Urbà, i proposta de temes a ser tractats pel Consell.

18.06.2013.- Informació sobre l'evolució del concurs de la Plaça de les Glòries. Presentació i deliberació sobre la reforma de la Diagonal i sobre l'estratègia d'implantació del vehicle elèctric.

26.11.2013.- Presentació i deliberació sobre el Pla Director d'Urbanisme i sobre el Port i el Morrot. Sessió celebrada a la seu del Port de Barcelona

Reunions del Comitè Executiu:

07.02.2013

28.02.2013

04.04.2013

25.04.2013

16.05.2013

30.05.2013

16.06.2013

17.09.2013

08.10.2013

22.10.2013

05.11.2013

10.12.2013